

変化する地域公共交通関連制度を現場で活用するために

加 藤 博 和*

1. はじめに

この10年ほどで、日本の地域公共交通に関する制度は様変わりした。それは自治体や交通事業者はおろか、国の出先機関である運輸局・支局の担当者でさえもついていくのが大変なほどであった。一方、地域公共交通に対する社会の見方も変わりつつある。収益事業という認識は薄まり、地方部から急速に進展する人口減少と超高齢化に対応するための重要な政策手段ととらえる考え方が浸透してきた。地域公共交通政策に「我がこと」として能動的に取り組んでいる地域は、10年前と比べると一ケタ多くなったのではないだろうか。しかし、必要性を感じていなかったり、感じていても地域が主体となって取り組むという意識や機運がなかったりする地域もまだ少なくない。そして両者の格差はどんどん広がっている。

2000年代初頭の需給調整規制緩和以降、国が進めてきた制度見直しは、一言で言えば「地方分権」の流れである。実際、地域公共交通に関して自治体が近年提案してきた特区申請の内容を確認すると、多くが現行制度でもできることであった。

地方分権を進めれば、地域間格差は必然的に広がる。しかし、それ自体は決して悪いことではない。なぜなら、各地域のモビリティに対するニーズはまちまちであり、対応のために選択可能な方法も地域特性に応じて限定されるからである。ゆえに、モビリティ確保策は全国一律に定めるよりも、各地域で「適材適所」な方法を「考え」「つくり」「守り」「育てる」方が適切である。あとは

各地域がそのことを自覚し、制度をよく理解した上でそれをうまく使いこなしながら実行するかどうかが問われる。

著者は本誌において、わずか3年半前に、地域公共交通に関する諸制度について解説させていただく機会を得た¹⁾。本来ならそれをお読みいただければこと足りそうだが、その後「交通政策基本法」施行(2013年12月)、それを受けた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律〈活性化再生法〉」改正(2014年11月)、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法〈タクシー特措法〉」改正(2014年1月)、第4次地方分権一括法に伴う「道路運送法」改正(2015年4月)と法令改正が相次いだ。それによって、地域にとっての自由度がさらに高まり、地域間の差を拡大する一因ともなっている。本稿は、これらの変更も含め、現行制度(2017年2月現在)の考え方を俯瞰し、その現場での活用について概説する。これによって、各地域の地域公共交通のレベルアップに資することができれば幸いである。

2. 地域公共交通会議と法定協議会

今や、自治体の地域公共交通政策において「地域公共交通会議」の存在は欠かせない。2006年10月の改正道路運送法施行によって初めて規定され(法9条4項および法施行規則9条の2)、自治体の主宰により「任意に」設置できる。それ以前には公共交通を検討する組織を持つ自治体は少なかったが、施行から10年たつて、全国の大半の自

* [正会員] 名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター教授 (TEL: 052-789-5104, FAX: 052-789-1454, e-mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

自治体が地域公共交通会議を設置するに至っている。

この会議は、一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス）に関する利害関係者がメンバーとなる。そこで協議が調えば、1) 運賃を自由に設定できる、2) 事業許可に必要な5両+予備車1両を下回っていても許可が得られる、3) タクシー車両（定員10人以下）を用いた運行ができる、4) 定時定路線（路線定期運行という）でない、いわゆるオンデマンド運行（路線不定期運行および区域運行の2種類がある）ができるなど、通常の道路運送法では不可能なことが可能となる。さらに、通常の手続よりも短期間で申請が処理される特典もある。つまり、地域公共交通会議とは、a) 自治体が自ら行う地域公共交通政策に対して国が手続の弾力化・簡略化を図る「特区」が実現され、b) そのために利害関係者が集まって協議するステークホルダー会議が立ち上がり機能することで「適材適所」の実現が期待されることを意図するしくみである。

ただし、上記のメリットの多くは地域公共交通会議制度がないときにも（法令の例外措置を用いることで）可能であった。通常の路線バスよりかなり安い運賃のコミュニティバスはその一つである。それらの例外措置が法改正で不可能になったことから、運輸局・支局は自治体に「地域公共交通会議を設けないとコミュニティバスやオンデマンド乗合交通は運行できない」と説明し設置を求めた。そのため、地域公共交通会議をコミュニティバスやオンデマンド乗合交通を走らせるために必要な「手続」と認識し、形式的な開催（いわゆるシャンシャン）とする自治体がよく見られた。

地域公共交通会議をうまく活用するための要点は以下の通りである。まず、1) 乗合バスはすべて協議対象になり得る。つまり、ほとんどのコミュニティバスやオンデマンド乗合交通のように自治体が事業主体となるものだけでなく、バス事業者が事業主体となるものも協議でき、メリットを得られる。これをうまく使えば、事業者路線の改善が後押しされ、自治体路線との役割分担や連携も進んで地域全体のバス網を改善していくことができる。その際、2) 他事例のコピペでなく「適材

適所」を追求することが重要である。例えばオンデマンド乗合交通は、経路・乗降地点・運行ダイヤの自由度、予約配車システムそれぞれにさまざまな種類があり、その組み合わせからなる多数の種類から選択できる。そこで、予断を排して地域に合ったものを選定することが成功のカギとなる。また、3) 利害関係者が一堂に会することで、公共交通の存在意義や、維持発展のために関係者の協働が必須であることが意識共有され、互いに対立する利害を理解した上で落としどころを見つけることが重要である。それを経て信頼関係を築くプロセスが公開で行われ、広く住民・利用者の理解を得ることにもつながる。

さらに、4) 必須メンバーは法令で定められているが、それにとどまらず関係者に広く参画いただくべきである。特に現場にいる人がメンバーとなりリアリティを高める工夫が必要である。利用者代表については、例えば通学利用が多いのなら学生・生徒、PTAが入るとよく、学校の参画も考えられる。また、運転者代表（通常は労働組合）には、「車内を伝える」という交通事業者とは異なる役割が期待されている。

改正道路運送法施行1年後の2007年10月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）」が施行した。この法律は、乗合バスにとどまらず鉄道・軌道・タクシー・定期航路もカバーする（2条2項、「公共交通機関」を法律で初めて定義）。各モードに関する既存の法律の上にかかる「傘」となり、モード間連携も視野に入れている。また、4条では持続可能な地域公共交通網形成に関する国・都道府県・市町村・公共交通事業者等の努力義務が規定されているが、特に「市町村が主体的に取り組む」こととしている点は最も重要で、必ず覚えておいていただきたい。

市町村（場合によっては都道府県）は地域公共交通活性化・再生のための協議会（6条、法定協議会と呼ばれることが多いが、地域公共交通会議も法定である）を設置できる。地域公共交通会議の発展形ととらえて差し支えないが、新たに公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務や、構成員の協議結果尊重義務を課してパワーアップし

ている。多くの自治体は、地域公共交通会議と活性化再生法の協議会を兼ねた協議会を設置している（二法協議会）。さらに後述する自家用有償運送も扱うようにすれば、地域のあらゆる移動手段を網羅できる。なお、地域公共交通会議・法定協議会の進め方や委員に求められる役割については、著者も参画して国土交通省中部運輸局が作成したリーフレット²⁾がわかりやすい。

3. 地域公共交通網形成計画

活性化再生法6条において協議会は「地域公共交通網形成計画（網計画）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため」にあるとされている。この点が、計画の存在を前提としない（ためにともすれば場当たり的となる）地域公共交通会議と全く異なる。網計画には、自治体や交通事業者のみならず協議会メンバー「それぞれ」が計画目標達成に向けて、単独または共同で実施する事業について書かれる必要がある。既存の網計画には少なからず、現状の調査結果が長々と書かれ、一番大事な実施事業について抽象的な内容が羅列されているものがあるが、これでは計画の体をなさず、調査報告書に過ぎない。また、「検討」はNGワードと考えていただきたい。同時に、計画の目的を達成するためにはPDCAサイクルが大切であり、地域に即したその具体的な実施手順とスケジュールを明示することも必要である。このような配慮によって協議会の計画実行機能をフルに発揮することなしに、政策の推進はおぼつかない。

ところで、法定当初、法定計画の名称は「地域公共交通総合連携計画（連携計画）」であったが、2014年10月改正で変更となった。既存の連携計画は網計画に読み替えられず、法定ではなくなっている。この変更を一言で言うと「計画に求められるレベルの引き上げ」となる。主な違いは1) 対象地域の公共交通網全体を扱うこと、2) まちづくり（特に都市計画）との関連性への言及、3) PDCAサイクルの明記、の3点である。さらに、国土交通省が自治体から計画を送付される前に、さまざまな意見や質問を投げかけるようになった。これらは連携計画における反省に基づく。

活性化再生法施行後、連携計画の策定を促進するために、2008～10年度にわたり「地域公共交通活性化・再生総合事業」として、策定のための調査事業と、実施のための計画事業という形で国庫補助を行った。この要件が比較的緩かったことも手伝って、3年間で500件近い連携計画が策定された。それまで自治体による公共交通計画は希有であったことを考えれば画期的と言えるが、内容を見ると、コミュニティバスやオンデマンド乗合交通、第3セクター鉄道といった、自治体が主体的に関わってきた部分に限定した計画が大半で、地域の公共交通を包括し、関連する地域課題の解決を意識した計画は少なかった。しかも、事業仕分けを経て国庫補助が打ち切られると、新規の計画策定はもとより、計画期間を過ぎた後の更新も不活発で、失効する計画が相次いだ。要するに、補助金を得るために計画をつくった自治体が多かったのである。これが、法改正にあたって名称を変更し、内容も精査されるようになった大きな理由である。それゆえ、交通政策基本法に基づき2015年2月に閣議決定された交通政策基本計画でも、網計画策定総数の目標は2020年度で100件という控えめな数字に設定された。

改正活性化再生法は「国土のグランドデザイン2050」のスローガンである「コンパクト+ネットワーク」を、改正都市再生特別措置法とセットで実現するものと位置付けられ、国会審議・採決も両法一括で行われた経緯がある。そのため、都市再生特措法に基づく立地適正化計画と網計画とを一体的に策定することが推奨されている。

従来、大半の自治体で都市計画担当と公共交通担当とは疎遠であったが、法改正によって少なくとも連絡をとる必要に迫られたため、敷居が高くなったと感じた自治体が多かった。もちろん、土地利用・施設配置計画と公共交通計画は相互に関連するため、両者の間に矛盾があってはならないが、前者が長期で実現されるのに対し、後者は短いピッチで見直していく必要があることに留意が必要である。当初は「コンパクトシティを目指していないので」「過疎の村で都市計画がないので」という理由で網計画の策定をしないと公言する自

治体が多くあったが、全くの誤解である。

このような混乱はあったが、2016年末現在で網計画策定件数は196件と、すでに2020年度目標の2倍近くに達した。策定後の国庫補助等支援措置がほとんどない中でここまで件数が伸びているのは、地域公共交通を重視する自治体がそれだけ増えていることの現れであり、運輸局・支局の策定支援の結果でもある。網計画の多くはインターネットで見ることができ、すでに大きな成果を上げている地域もあるので、興味があればいろいろ探してお読みになることを勧めたい。

連携計画では市区町村単位の計画策定がほとんどであったが、網計画は、日常移動の範囲である生活圏単位での策定が推奨され、そのために都道府県による協議会設置と計画策定が可能となった。実際、奈良県は地域間幹線バス路線を対象に全県計画を策定した。複数市町村での計画策定を積極支援する県も出てきている。

なお、地域公共交通に関する国庫補助制度は、以前はモードごとに存在していたが、2011年度より「地域公共交通確保維持改善事業」として一本化されている。a) 地域公共交通確保維持事業（運行・運航補助）、b) 地域公共交通バリア解消促進等事業（地域鉄道の安全性向上を含む）、c) 地域公共交通調査等事業（網形成計画等の策定・利用促進・事業評価）の3本立てで、補助要件の詳細は要綱をご覧いただきたいが、細かく決められている。国土交通省としては、この補助で全国を取り組みを下支えしつつ創意工夫を促すというスタンスである。地域の関係者の合意を補助の条件としていることから、地域公共交通会議をそのため（だけ）に開いている自治体も散見されるが、それでは当然「適材適所」とはならないし、ましてや補助要件に合うことだけを意図する路線設定・見直しはいただけない。

4. 地域公共交通特定事業と地域公共交通再編実施計画

活性化再生法の条文の大半は地域公共交通特定事業の記述に割かれている。特定事業とは、軌道運送高度化事業（LRT）、道路運送高度化事業

（BRT）、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業（2012年追加）、鉄道再生事業、地域公共交通再編事業（2014年追加）の六つからなる。これら事業の実施計画は網計画の下位に位置付けられ、事業の推進を後押しするため、手続の円滑化・弾力化や、上下分離方式の導入、自治体の起債対象化、および財政投融资の活用（2015年追加）が可能となっている。

特定事業は、最も新しい地域公共交通再編事業を除き、基幹的な路線の充実を図るためのものである。しかし、実際の適用例は軌道運送高度化事業と鉄道事業再構築事業のみで、数もわずかである。この両事業の適用は、上下分離方式導入によって運行事業者の施設維持費や固定資産税負担を自治体が肩代わりすることを主な目的としており、ローカル鉄道維持やLRT新設における必須の手続となっている。しかしこれに限らず、全国各地で各種特定事業が活発に行われ、自治体が主体となった基幹路線網の着実な整備が急がれる。

一方、地域公共交通再編事業は、特に乗合バス網の再編を支援するために追加された。地域公共交通会議は、協議が調った路線について許可の円滑化・弾力化を行うものであって、協議を経ずに従来通り国土交通省に許可申請を出して路線を変更することは何ら支障がない。このような変更は、地域公共交通会議で報告さえ行われなくても多く、網計画に合わない路線変更が行われてしまうケースさえ見られる。そこで、自治体が各交通事業者と個別に合意の上で地域公共交通再編実施計画（再編計画）を策定し国土交通省の認定を受ければ、路線に関する申請が不要となる。さらに、再編計画の内容に合わない申請を国土交通省に出しても受け付けられない。つまり、再編計画の策定によって、国から自治体に運行計画を許可する権限が事実上移行される上に、国ではできなくなった需給調整さえ可能となるという、非常に大きな力が発生するのである。

それゆえ、再編計画が認定に至るにはかなりの工数を要する。また、独占禁止法に抵触しないような配慮も必要である。最も難しいのは各事業者の合意であり、自治体補助路線のみで公共交通網

が構成されている場合を除けば、自治体と事業者との信頼関係なくして実現は不可能である。逆に言えば、再編計画が策定に至るということは、従来は得てして別のシステムとして検討されてきた、事業者主導の一般路線バスと自治体主導のコミュニティバス等が一体的に見直され、事業者と自治体の対等なパートナーシップに基づく公共交通網として再編されることを意味する。2016年末で認定を受けた計画の総数は13件となっているが、策定を目指す自治体は多く、順調な増加が見込まれる。国土交通省も策定作業自体への支援はもとより、地域公共交通確保維持改善事業において、再編計画に位置付けられた路線の運行や利用促進事業への補助を優遇するしくみを導入している。

蛇足であるが、活性化再生法には「新地域旅客運送事業」というものもある。これは、鉄軌道・バス・航路を互いに同一車両・船舶を利用して一貫輸送するもので、水陸両用車やDMV (Dual Mode Vehicle) があたる。水陸両用車以外の適用例はないが、地域の状況に合ったモードを開発し適用できる余地がここにもある。

5. 自家用有償運送とライドシェア

ここまでは、交通事業者が公共交通を運行することを前提としてきた。日本では有償で旅客を運送するためには事業許可（緑ナンバー）が必要であり、その際には国土交通省が求めるさまざまな基準を満たすことで、安全で安定した輸送を担保する形をとってきた。一方で無償の場合には許可・届出等は不要である。（なお、有償と無償との境は微妙で、各地でトラブルが生じているので、迷う場合は各運輸局・支局に問い合わせることを勧める。）

しかし、それだけでは必要なモビリティを持続的に確保できないことがある。すなわち、必要性はあっても（それゆえ補助金等が措置されとしても）事業が成立しない場合である。そこで道路運送法では、2006年改正以前は旧80条（自家用車による有償運送禁止規定）のただし書きを根拠に、改正以降は78・79条の規定に基づき、自家用車（白ナンバー）を利用した有償運送を限定的

に認める措置がとられている。この自家用有償運送には、a)市町村有償運送（主に自治体運行バス）、b)公共交通空白地有償運送（主に過疎地）、c)福祉有償運送（障害者や要介護・要支援者など）の3種類がある。大原則は「交通事業者では供給できず、地域にとって必要な運送」に限って認めるものである。その判断は、乗合バスやタクシー事業者が参加する地域公共交通会議もしくは運営協議会（福祉有償運送の場合）にゆだねられており、その意味ではすでに地方分権されている。ところが、この制度に対する関係者の認識が著しく不足していたため、必要な運送が確保されなかったり、逆に事業者でも可能な運送について認められたりと、さまざまな混乱が生じた。

このような認識不足と混乱の中、従来は国土交通省が担ってきた、自家用有償運送の登録や監督に関する権限を地方に移譲すべきという議論が起こり、2015年4月の法改正で実施された。希望する自治体が権限移譲を受けられる手上げ方式となったが、実は自治体にとっては業務が増えるだけでメリットがほとんど見出せないため、手をあげる自治体は数少ない。一方、同時に（権限移譲を受けるか否かと関係なく全国一律に）行われた、公共交通空白地有償運送（法改正以前は過疎地有償運送）の制度見直しは大きなインパクトを持つ。名称変更自体は、従来から過疎地以外でも適用可能であったにもかかわらず過疎地に限定したような名称であったことを是正したに過ぎない。それとは別に、制度見直しによって、地域公共交通会議で協議が調えば、それまで禁止されていた、来訪者のような「会員以外の運送」や、「法人格を持たない主体による運送」が可能となった。これによって、例えば住民自治会が外来の観光客を近くの駅やバス停から地域まで有償で運ぶことができるなど、公共交通の一翼を担える可能性が高まった。市町村有償運送とともに活性化再生法の再編計画の対象とすることもでき、地域公共交通確保維持改善事業の補助対象にもなっている。

この公共交通空白地有償運送制度に基づいて、いわゆる自家用車ライドシェアを行っていると呼ばれる事例が近年現れているが、これらの新しい点

はインターネットを用いた予約配車や決済のシステムであって、運送スキーム自体は構造改革特別区域として認められた2003年10月から存在し、実例もある。言い換えれば、法令に基づく自家用車ライドシェアは日本で13年以上の歴史がある。ただし、公共交通空白地有償運送以外の自家用車ライドシェア実施は不可能である。

地方部においてバス・タクシー事業の存立が困難となってきている状況で、自家用有償運送による公共交通網確保は、地域が主体となって適材適所なモビリティを実現する有力な手法ではあるものの、その立ち上げにはかなりの作業や多くの人々の協力を必要とする。うまく開始に至ったものも継続は大変で、10年以上継続してきた事業でも運転手確保や運営組織維持が困難となり、事業者委託に変更されるものが見られる。「地域にとって何が必要か」「そのために地域でだれに何ができるか」を出発点に、地域公共交通会議等で議論し、目的思考でやり方を詰め、開始後も絶えず体制の確認を行うというスタンスの徹底が望まれる。

6. タクシーとオンデマンド乗合交通

タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）は活性化再生法で公共交通機関と定義されたが、同法の中に具体的な規定はほとんどない。地域公共交通会議も法的効力は乗合事業のみに及び、タクシーは埒外である。その代わり、2009年10月施行のタクシー特措法に細かな規定がある。この法律は、需給調整規制廃止後に都市部でタクシーが過当競争に陥り、運送の安心安全確保が危惧される状況となったため、公共交通としての役割を果たすべく、供給過多の地域（特定地域）において事業の適正化（具体的には減車および運賃改定、すなわち需給調整の復活）と活性化（利用者・収入の増加）を進めることを目的とする。推進組織として、タクシー事業者や自治体、地域代表等が参画するタクシー協議会が各特定地域に設置された。そこで策定する地域計画に基づき適正化・活性化事業が行われることとなった。

このしくみによって適正化は実効を上げたが、活性化は後回しになり、利用者増加には結び付か

なかった。そこで、2014年の法改正では、特に供給過剰が深刻で、協議会で同意が得られた地域を（新）特定地域に指定し、より厳しく需給調整を行うこととする一方、それ以外は準特定地域として、活性化策推進を重視することとなった。そのため協議会では、自治体や地域・利用者代表が積極的に協議に臨めるような体制づくりが求められ、運輸局が委員からオブザーバーに代わるとともに、有識者が入ってリードする形となった。これによってタクシー協議会・地域計画は、活性化再生法における協議会・網計画と相似になったと言える。

現状では、タクシーは公共交通であるという認識が乗合バスや鉄道に比べ広まっておらず（認識していてもその具体的意味が理解されていないことも多く見受けられる）、自治体・地域がその適正化・活性化に自ら取り組む意識は弱く、タクシー事業者との意思疎通も十分図られていない。タクシー問題について詳しい有識者は極めて僅少で、協議会を効果的に機能させるスキルを持ち合わせないことも多いと推察される。しかしこれは、地域公共交通会議制度が始まった10年前の乗合バスも同じ状況であった。

今後、タクシー協議会を中心に検討や取り組みを進める中で知見が蓄積され横展開されるとともに、それを支援する形で、学会でさまざまな調査研究が行われ実務に活かされることが期待される。また、地域公共交通会議等でもタクシーも含めた議論を意識的に行い、網計画でも事業対象として取り上げ、それらがタクシー協議会の取り組みとも連動するよう取りはからうことが必要である。

タクシー業界団体や国土交通省が近年公表しているタクシー好事例集を見ると、多くを「乗合」タクシーが占めている。「乗用」許可の範疇でできることをもっと追求すべきと思えるが、運賃や運行に関するさまざまな制約があって、収支を償う形で新しい試みを行うことは困難なのが現実である。つまり、乗用許可の範疇では創意工夫の幅が狭いことをいみじくも表している。一方で、自治体が事業主体となったオンデマンド乗合交通によってタクシー利用者が奪われた地域も少なくない。

オンデマンド乗合交通については2006年の道路運送法改正で法的に位置付けられたことをすでに述べた。日本ではコミュニティバスより古く1970年代から存在し、近年の予約配車システムの発展とともに、コミュニティバスでは供給過多となる地域に好適な手段として急速に普及してきている。一般タクシーよりも費用効率性が向上する（運賃を安くできる）ためには、乗合率（乗り合う人数の平均）や実車率が高く、迂回率が低くなるように需要をうまく取りまとめて運行を仕立てることが必要である。しかしそのような事例は多くない。大半は乗合率が1に近く、公的補助を投入して運賃を下げた「安いタクシー」となっている。また、タクシー営業に配慮して、タクシーより不便な設定にすることが一般的であるが、これでは安くて便利な移動環境は生み出せず、結局はタクシー事業者も持続できない。地方部では、一般タクシーへの公的補助を前提に、タクシー運賃支払への助成によって実質運賃を下げたり、地域公共交通会議を用いて乗合許可を与え、運賃を均一制・ゾーン制など自由に設定することで、一般タクシーの形態のまま安く利用していただけるよう変更することができる。活用が期待される場所である。

7. おわりに

地域公共交通に関する制度の見直しによって、地域の関係者の意識共有に基づいたやる気と工夫があれば、あらゆる展開が可能な状況にある。しかし、そのことを理解し現場で活用していかなければ意味がない。その典型が客貨混載である。

乗合バスへの貨物の混載は、最近いくつかの事例が始まり注目されている。しかし、実は以前より道路運送法82条の規定によって可能であり、事例も少なからず存在していた。ただし大半はバス事業者独自の取り組みで、認知度が低く、停留所と発着地との間で荷物を別途運ばなければならないなど不便であった。近年の試みは宅配業者の輸送を一部分担するものであるが、これも以前に行われた例はあり、決して新しいものではない。このように、地域公共交通の世界は、地域独占が

強かったこともあって、固定観念にとらわれ、イノベーションやその横展開がほとんど進まない状況が続いてきた。

一方で、タクシー（乗用許可）では客貨混載はできない。しかし、京都府京丹後市が2015年10月に運行開始した乗合タクシーは、事実上は一般タクシーと同じ営業を行いながら、乗合許可のため客貨混載が可能であることを活かして、小荷物運送のみならず買物、図書館借受・返却、病院予約の代行も行い、高齢者の見守りサービスまで提供している。これらのサービスは、国土交通省は従来、実車時しか荷物輸送ができないという見解であったところ、京丹後市の要望によって、空車時でも輸送が可能となったものである。つまり、地域において必要で、かつ関係者も合意できているにもかかわらず、法令上不可能な輸送サービスをできるようにする制度変更は可能なのである。

つまり、まずは地域でニーズをきちんと把握し、現行制度の趣旨としくみをよく理解・活用し、輸送の安全・安心確保を大前提としながら、それを実現するための方法を組み立てることが大事である。すでにそれによってかなりのことができる。もしできないことがあれば、運輸局・支局に相談するとともに、同じ悩みを持つ他の地域と連帯して制度の見直しを国に訴えかける。このようなボトムアップ・PDCAの取り組みこそが、制度見直しを通じて全国の地域公共交通サービスを向上させ、地域を元気にする基盤として機能していくことにつながるのである。

そのためにもまずは、各地域で前を向いて、固定観念を捨て、現場を澄んだ目を見て「一所懸命に」取り組むことをどんどん進めていただきたい。皆がそうやって取り組めば、地域公共交通そして地域の明日をきっと明るくすることができる。

参 考 文 献

- 1) 加藤博和：“日本における地域公共交通関連制度とその活用”に求められる態度”，交通工学，Vol. 48, No. 4, pp. 12～15, 2013
- 2) 国土交通省中部運輸局：“地域公共交通について活発で良い議論ができる会議のために。(リーフレット)”，2016
https://www.wtb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf